



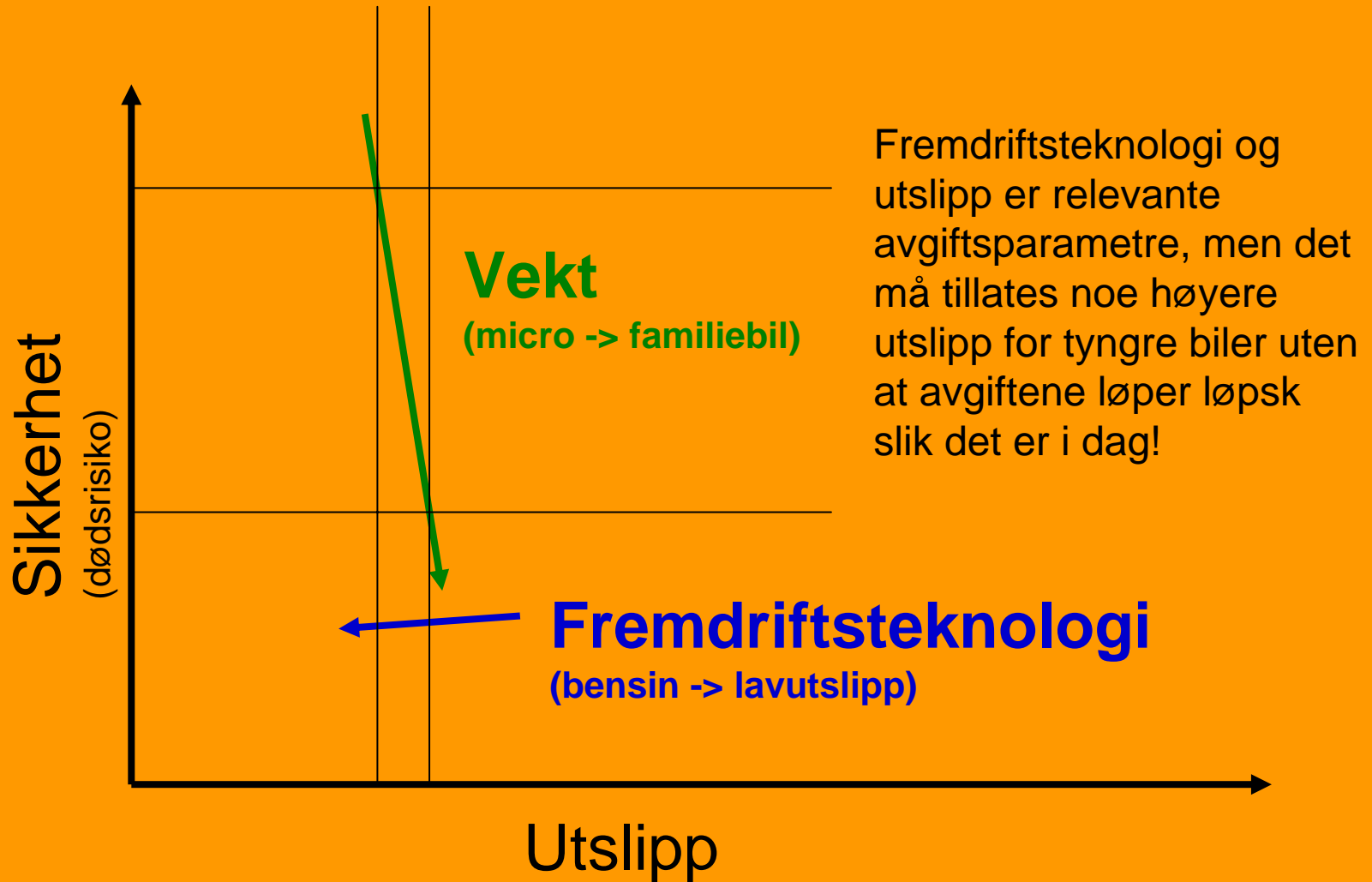
# Høring om nye bilavgifter

Kjell Hansen (formann)

og

Kay Seljeseth (talsmann)

# Sikkerhet, miljø, teknologi og vekt



# Forslag til nye bilavgifter

- Avgifter på utslipp / CO<sub>2</sub> gjøres enklest og mest ryddig ved å legge de på drivstoffet som forbrukes.
- Avgiftene på kjøp av bil bør reduseres til utelukkende mva, eller sekundært en prosentsats som regnes mot bilens fakturaverdi.
- Sistnevnte bør fungere på samme måte som mva. med tanke på eksport / import av varer generelt.

# EU / EØS

- Dagens engangsavgifter forhindrer eksport av biler fra Norge, fordi eksport er en økonomisk umulighet.
- Dette driver gjennomsnittsalderen på biler opp, spesielt fordi et stort antall 1-4 år gamle biler samtidig importeres fra EU.
- Ved å benytte avgifter som er en prosentsats av bilens fakturaverdi, kan denne benyttes både for påslag ved import og som fradrag ved eksport.
- EU / EØS krever endringer i regelverket for fastsettelse av (import/engangs)avgiftene. Norge er i utakt med EU.
- Dagens system favoriserer bilimportørene på bekostning av frihandel og er kostnadsdrivende. EU reagerer på dette og krever endringer.

# Næringsliv og konkurranse

- Gjestearbeidere fra EU nyter stor fordel av lave innkjøpspriser på bil og generelt lave eiekostnader i hjemlandet.
- Avgifter på drivstoff gir mer likeverdige konkurranseforhold.
- En prosentvis avgift kan bety at man kan begrave "Varebil kl. I & II" og forenkle hverdagen for næringsliv og byråkrater
- Dette ved at avgiften kan fungere på samme måte som mva ved anskaffelser og avhendelse av biler i næringsbruk.
- Norge diskriminerer i dag eget næringsliv.

# Balansert formel?

- Vekt og utslipp for noen typiske biler:

Bil	VW Polo 1,4 Personbil	Toyota Avensis 2.0 Stasjon	VW Sharan 7 seter	Toyota Prius Hybrid
Ant personer	2-3	3-4	4-6	2-3
Drivstoff	Bensin	Bensin	Bensin	Hybrid
Egenvekt	1200	1355	1800	1300
Utslipp (g/km)	154	192	230	104
Forbruk (komb.)	0,65	0,81	0,97	0,43

# Dagens priser

- Fra **194.000,-** til ca. **500.000,- !!**



- En liten familie kontra en større familie?
- Ønsker man bare familier med 1 barn i Norge?
- Mener vi noe med nullvisjonen og at vi ønsker å få ned dødstallene på veiene?

# Behov og realitet

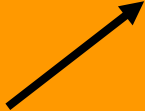
- Folk flest forsøker å kjøpe en bil som dekker deres transportbehov og folk flest bruker ikke mer penger enn de trenger på kjøp av bil.
- Bil er ikke luksus – det er 80% av norsk transport og en enorm ressurs for Norge.
- En liten bil innebærer en høy dødsrisiko.
- I dag kjører mange rundt i for gamle og små biler.



# CO<sub>2</sub> avgift?

- CO<sub>2</sub> avgiftsfaktor = (CO<sub>2</sub> utslipp / Vekt) i %
- Eksempel CO<sub>2</sub> avgiftsfaktor:

• Polo:	12,83%
• Avensis:	14,16%
• Sharan:	12,77%
• Prius:	8,00%


$$\begin{aligned} &\text{CO}_2 \text{ avgiftsfaktor} \\ &\times \text{Avgiftsfaktor (*)} \\ &\times \text{Fakturaverdi} \\ &= \text{Bilpris} \end{aligned}$$

- Mer sosialt rettferdig modell
- Belønner sikre og miljøvennlige biler!

(\*) Proveny justering ihht. statsbudsjett

# Ja, men ...

- *Hva med "Hummer H2" og store "amerikanere"?*
- For å gjøre de virkelig store bilene med høye absolutte CO<sub>2</sub> utslipp mindre fordelaktige kan parametret "Vekt" eksempelvis gis et tak på 1800 kg. Dessuten gir mva et betydelig påslag på disse bilene allerede i dag.
- *Hva med biler med masse "hestekrefter" og "store" motorer?*
- Makseffekt og motorvolum har med moderne motorer liten betydning for utslipp og miljøvirkninger. CO<sub>2</sub> og andre utslippsparametre er langt bedre måleparametre.

# Andre momenter

- Norge som oljenasjon har en plikt til å investere i miljøtiltak.
- Dagens avgifter er sterkt usosiale da tilfeldigheter avgjør skattenivå.
- Dagens avgifter bidrar til at trafikkulykker er den største dødsårsaken blant barn og ungdom.
- Bilen har en verdi for samfunnet på minst Kr. 60-150 mrd. kroner i året.  
God og trygg samferdsel er LØNNSOMT!!

# Oppsummering

- God sikkerhet krever at vekt ikke avgiftsbelegges, slik det er i dag.
- En prosentavgift slik vi foreslår gir fordeler ift.
  - Redusere snittalderen på biler, som vil gi
    - Sikrere og mer miljøvennlige biler
  - EU / EØS og frihandel krav dekkes
  - Kan fjerne dagens "Varebil" problematikk
  - Kan gi bedre konkurranseevne for næringsliv
  - Enklere system for byråkratiet
  - Langt bedre sosial profil

Takk...



... for oppmerksomheten!